



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	199/24	13.11.2024
Kommunestyret	140/24	21.11.2024

Sluttbehandling av områdeplan - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, plan-ID: 5035

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Stjørdal kommune vedtar områderegulering for 5035 Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, som vist på kart datert 30.05.2024, sist revidert 17.10.2024, bestemmelser datert/sist revidert 31.10.2024 og beskrivelse datert 30.05.2024, sist revidert 18.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

PS 199/2024 Sluttbehandling av områdeplan - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, plan-ID: 5035

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 199/2024 i møte den 13.11.2024:

Avstemning:

Innstilling:

Stjørdal kommune vedtar områderegulering for 5035 Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, som vist på kart datert 30.05.2024, sist revidert 17.10.2024, bestemmelser datert/sist revidert 31.10.2024 og beskrivelse datert 30.05.2024, sist revidert 18.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

For forslaget stemte 11: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Erling Weydal (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Jon Helge Gresseth

(H), Annette T. Jensen (KrF), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf Charles Berg (Sp)

Dermed er innstillingen vedtatt.

Stjørdal kommune vedtar områderegulering for 5035 Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, som vist på kart datert 30.05.2024, sist revidert 17.10.2024, bestemmelser datert/sist revidert 31.10.2024 og beskrivelse datert 30.05.2024, sist revidert 18.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

PS 140/2024 Sluttbehandling av områdeplan - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, plan-ID: 5035

Kommunestyrets behandling av sak 140/2024 i møte den 21.11.2024:

Avstemning:

Innstilling:

Utvalg Plan og Miljø 13.11.2024

Stjørdal kommune vedtar områderegulering for 5035 Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, som vist på kart datert 30.05.2024, sist revidert 17.10.2024, bestemmelser datert/sist revidert 31.10.2024 og beskrivelse datert 30.05.2024, sist revidert 18.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

For forslaget stemte 36: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Elisabeth Suzen (Ap), Idar Aspmodal (Ap), Inger Johanne Overvik Uthus (Ap), Jan Inge Kaspersen (Ap), Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Per Erik Moen (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Johan Aarbu (Frp), Tor Anders Halle (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Ole Hermod Sandvik (H), Renate Trøan Bjørshol (H), Rune Larsen (H), Annette T. Jensen (KrF), Geirr Tjash Hagen (Pp), Johannes Fagervold (R), Anna Wesche Kvål (Sp), Eli Arnstad (Sp), Erik Bjørgum (Sp), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Knut Egil Kvarving (Sp), Mona Raaen (Sp), Nils Nordbotn (Sp), Otelie Almlie (Sp), Roar Brekken (Sp), Rolf Charles Berg (Sp), Sigurd

Bakheim (Sp), Tor Helge Forbord Slind (Sp), Gudrun Lidal (SV), Morten Harper (SV), Ann Elisabeth Monsen Èli (UA), Gunnar Uglem (V)

Dermed er innstillingen vedtatt.

Avstemning:

Morten Harper (Sosialistisk venstreparti) fremmet følgende tilleggsforslag:

I tråd med de skjerpede føringene for jordvern reguleres Ragnheimbanen til LNFR-område for tilbakeføring til landbruksformål.

For forslaget stemte 3: Johannes Fagervold (R), Gudrun Lidal (SV), Morten Harper (SV)

Imot forslaget stemte 33: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Elisabeth Suzen (Ap), Idar Aspmodal (Ap), Inger Johanne Overvik Uthus (Ap), Jan Inge Kaspersen (Ap), Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Per Erik Moen (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Johan Aarbu (Frp), Tor Anders Halle (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Ole Hermod Sandvik (H), Renate Trøan Bjørshol (H), Rune Larsen (H), Annette T. Jensen (KrF), Geirr Tjash Hagen (Pp), Anna Wesche Kvål (Sp), Eli Arnstad (Sp), Erik Bjørgum (Sp), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Knut Egil Kvarving (Sp), Mona Raaen (Sp), Nils Nordbotn (Sp), Otelie Almlie (Sp), Roar Brekken (Sp), Rolf Charles Berg (Sp), Sigurd Bakheim (Sp), Tor Helge Forbord Slind (Sp), Ann Elisabeth Monsen Èli (UA), Gunnar Uglem (V)

Dermed er tilleggsforslag ikke vedtatt.

Vedtak

Stjørdal kommune vedtar områderegulering for 5035 Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, som vist på kart datert 30.05.2024, sist revidert 17.10.2024, bestemmelser datert/sist revidert 31.10.2024 og beskrivelse datert 30.05.2024, sist revidert 18.10.2024.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Vedlegg

- 1 5035_Planbeskrivelse_2. gang
- 2 5035_Plankart_2. gang
- 3 5035_Planbestemmelser_2. gang
- 4 Saksprotokoll 5035_Høringsbehandling
- 5 Vedlegg 1 - Referat fra oppstartsmøte

- 6 Vedlegg 2 - Merknadsdokument
- 7 Vedlegg 4 - Risiko- og sårbarhetsanalyse
- 8 Vedlegg 5 - Geoteknisk vurdering for detaljregulering
- 9 Vedlegg 7 - Vurdering av flom- og erosjonsfare
- 10 Vedlegg 9 - Fagrapport naturmangfold
- 11 Vedlegg 10 - Tiltaksplan for fremmedarter
- 12 Vedlegg Referat Møte med grunneiere
- 13 Vedlegg Vollselva foreløpige resultater
- 14 Referat, møte torsdag 12. sep - Flom og erosjon i Holelva, og innsigelse fra Statsforvalteren
- 15 Vurdering av forespørsel om å trekke av innsigelse til områderegulering for 5035 - rundkjøring o.pdf

Ikke vedlagt

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommunal planstrategi

Gjeldende plan: 3-002 Ragnheim skole

Gjeldende plan: 3-002 A Ragnheim skole

Gjeldende plan: 3-051 A - Holvegen

Vedlegg 3 - Varselbrev

Vedlegg 6 - Datarapport fra grunnundersøkelser

Vedlegg 8 - Flom- og hydrauliske beregninger

Vedlegg 11 - C-tegninger

Vedlegg 12 - D-tegninger

Vedlegg 13 - F-tegninger

Saksopplysninger

Planforslaget

På vegne av Nye Veier har konsulent Rambøll utarbeidet et planforslag i forbindelse med områderegulering for rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalkrysset. Bakgrunn for saken er å oppfylle rekkefølgekrav i vedtatt reguleringsplan for E6 Kvithammar - Åsen som pålegger bygging av trafiksikker forbindelse mellom Skatvalkrysset og Vollsdalen. I tillegg omfatter planforslaget dagens rundkjøring mellom E6 og Holvegen, og den kommunale eiendommen Ragnheimbanen.

Planarbeidet startet som et detaljreguleringsforslag. Etter høring er plantypen gjort om til områderegulering, hvor samferdselsanleggene i planen er ferdig detaljerte, mens Ragnheimbanen (o_KBA i plankartet) ikke er detaljert. Dette innebærer at det er lagt til krav i bestemmelsene om en ny detaljregulering før o_KBA kan bebygges.

Samferdselsanleggene i planen (rundkjøring, kjøreveg, gang-/sykkelveg) får ikke krav om egen detaljregulering før tiltak kan iverksettes.

Hensikt med reguleringen

Hensikten med reguleringen er å regulere gang-/sykkelveg (gs-veg) på strekningen Skatvalskrysset til kryss mellom Vollshaugvegen og Holvegen. Eksisterende midlertidige anlegg: rundkjøring, adkomstveg til Ragnheimbanen og gs-veg langs Holvegen fra Hodelva til Vollshaugvegen, skal reguleres som permanente anlegg. Nye veier AS ønsker å komme i gang med bygging av gs-vegen så fort som mulig etter at reguleringsplanen er vedtatt. Reguleringsplanen skal erstatte gjeldende planer i området, som bl.a. regulerer firearmet kryss der planforslaget regulerer rundkjøring.

Forhold til overordnede planer



Planforslaget er delvis i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA), som vist i kartutsnitt over til venstre. Foreslått regulert arealformål tjenesteyting er ikke i tråd med gjeldende KPA som regulerer Ragnheimbanen delvis som idrettsanlegg og delvis som boligformål. Eksisterende veg er i KPA avsatt delvis som nåværende offentlig vegformål og gang-/sykkelveg (sort stiptet linje), og delvis som fremtidig gang-/sykkelveg (rød stiptet linje i kartutsnittet). Kartutsnittet over til høyre viser gjeldende reguleringsplaner i området. Vestre del av eksisterende veg er her regulert til gs-veg, østre del til offentlig kjøreveg. Det rødskraverte arealet representerer skoleformål etter eldre tegneregler for plankart.

Overordna KPA og eldre reguleringsplaner er utdaterte mht. området Ragnheimbanen, og det har vært behov for en ny vurdering av reguleringsformålet her. I pågående prosess med rullering av KPA, er Ragnheimbanen foreløpig lagt inn som formål for tjenesteyting. Intensjonen med å regulere til tjenesteyting i pågående KPA-prosess, var å ivareta dagens arealbruk. Stjørdal kommune har behov for Ragnheimbanen som en del av kommunens utbyggingsreserve, men har i dag ingen konkrete planer for utvikling av eiendommen. I dag leies tomta ut til Ole Vig videregående skole og Hæhre entreprenør.

Førstegangs behandling

Planforslaget ble førstegangsbehandlet av Utvalg plan og miljø den 19.06.2024 sak 126/24. Utvalg plan og miljø vedtok å fremme saken og sende den på høring og legge den ut til offentlig ettersyn.

Endringer etter førstegangsbehandling

Som ledd i kvalitetssikringen av planforslaget, og for å imøtekomme noen mottatte merknader er planforslaget revidert etter høring. De viktigste endringer etter førstegangsbehandling er:

- Endring av plantype fra detaljregulering til områderegulering
- Krav om detaljregulering før tiltak i byggeområde KBA
- Supplerte utredninger
- Hensynssone for bevaring naturmiljø (H560)
- Rekkefølgekrav om erosjonssikring i Holelva
- Utdyping av bestemmelsen knyttet til støy med henvisning til tabellene i retningslinjen for støy i arealplanlegging

Høringsuttalelser:

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden fra 20.06.2024 til 22.08.2024. I samme periode ble forslaget sendt regionale myndigheter, berørte grunneiere, kommunens tjenesteområder m.fl. til uttalelse. Bane Nor fikk innvilget forlenget høringsfrist på forespørsel om dette. Det kom inn totalt 8 uttalelser. Disse kan leses i vedlegg 2 - Merknadsdokument.

Hovedtrekkene i merknadene er referert nedenfor.

Mattilsynet, 11.07.24:

Mattilsynet stusser over siste setning i bestemmelse 3.6 d om at massene skal kontrolleres av lokal landbruksmyndighet. De er usikre på om dette er gjennomførbart, og hva det i så fall skal innebære.

Det kan være et alternativ at Mattilsynet skal kontaktes før masser flyttes slik at man kan få plantehelsefaglige råd og vurderinger. De viser også til informasjonen på nettsidene.

Kommunedirektørens kommentar: Bestemmelsen pkt. 3.6 d er nå endret etter Mattilsynets tilbakemelding. I stedet for bestemmelse om krav om kontroll av lokal landbruksmyndighet, står det nå følgende: «Ved eventuelt påvist floghavre og potetål skal massene håndteres i henhold til Mattilsynets veileder.» Siden matjord fra planområdet som fjernes ved etablering av samferdselsanlegg eller ved etablering av bekkeløp skal anvendes som topplag på dyrkamark, anses faren for spredning av eventuelle planteskadegjørere til nye arealer som liten.

NVE, 9.08.24:

Kun generell tilbakemelding grunnet stor saksmengde. Prioriterer saker hvor det bes om faglig hjelp til konkrete problemstillinger.

Kommunedirektørens kommentar: Statsforvalteren i Trøndelag fremmet innsigelse med bakgrunn i manglende utredning av skredfaren for utbyggingsformål tilpasset plannivå. De anbefalte at kommunen rådførte seg med NVE. Møte mellom Stjørdal kommune, tiltakshaver og NVE ble gjennomført 12.09.24. NVE ga uttrykk for at de støttet Statsforvalteren innsigelse.

Avinor, 13.08.24:

Avinor ber på nytt av hensyn til flysikkerheten om at det innarbeides en bestemmelse knyttet til forebyggende tiltak mot birdstrikke ved Trondheim lufthavn. Temaet må også vurderes i ROS-analysen.

Kommunedirektørens kommentar: Forslagsstiller har vurdert innspillet til Avinor vedrørende rikiko for birdstrikke som en del av planbeskrivelsen, ikke ROS-analysen. Planforslaget vurderes å ikke øke risikoen for birdstrikke, og ingen tiltak vurderes som nødvendig.

Statens vegvesen 20.08.24:

Alle vegformål synes å være tilfredsstillende regulert i tråd med vegnormal N100. At gang-/sykkelvegen stedvis utfordrer krav 4.2.1.2-3 mht. stigning, synes uunngåelig ut fra de naturgitte forutsetningene i planområdet. Fast underlag og belysning vil uansett bidra til at framkommeligheten bedres vesentlig for myke trafikanter. At det ikke har forekommet trafikkulykker med personskade på vegnettet i planområdet de siste ti år, kan bl.a. tolkes som en bekreftelse på at de midlertidige vegtiltakene som ble etablert har fungert etter hensikten. Det er derfor lett å gi tilslutning til at disse gjøres permanent, inklusive rundkjøringa på E6 med diameter 40 m.

Kommunedirektørens kommentar: Støtter vurderingene til Statens vegvesen.

Trøndelag fylkeskommune 22.08.24:

Fylkeskommunen har et faglig råd om at handel, tjenester, kulturtilbud og arbeidsplassintensive virksomheter legges til Stjørdal sentrum, og at det bør tas inn i bestemmelsene en begrensning av bruken av området o_KBA på plankartet i forhold til dette.

Det forutsettes at hensynet til vassdragsmiljøet blir ivaretatt.

Vi registrerer at vårt innspill til oppstartsvarselet 15.02.2024, om at forholdet til og nærheten til Skatval kirke må belyses i planforslaget, er ivaretatt. Vi vurderer at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar: Siden høring, er plantypen endret fra detaljregulering til områderegulering med krav om detaljreguleringsplan for o_KBA. Nærmere detaljering og spesifisering av arealbruk blir vurdert i neste fase. Vannforskriften § 4 som sier at «Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand» følges opp ved at det reguleres tilstrekkelig med kantvegetasjon i planområdet. Det er også lagt inn en hensynssone for bevaring av naturmiljø over deler av kantvegetasjonen som har som hensikt å ivareta rødlistede trær (lind, ask og alm). Planforslaget legger ikke opp til tiltak som berører vannforekomsten, med unntak av noe erosjonssikring på et utsatt punkt oppstrøms kulverten ved Holvegen, for å hindre at elva graver i retning mot gang-/sykkelvegen. Kulverten utgjør sannsynligvis ikke et vandringshinder for ørret. Sjursen og Kjærstad har i notatet «Vollselv-vassdraget 2023 - foreløpige resultater og vurderinger» konkludert med at Holelva synes å ha betraktelig bedre vannkvalitet enn resten av Vollselv-vassdraget, og det er ingen vandringshindere fra samløpet med Vollselva og opp til 400-500 m forbi samløpet med Skatvalbekken.

Jo Bjørn Skatval, 22.08.24:

Jo Bjørn Skatval er grunneier ved gnr./bnr. 41/1,14 og regulert gang-/sykkelveg i planforslaget.

Skatval stiller spørsmålstegn ved at veg på sin eiendom er merket med "o_" for offentlig formål på plankartet. Han bemerker at grunneiers tillatelser må innhentes, også ved justeringer av avkjørsler. Nødvendige avkjørsler for landbruksdrift/-kommunikasjon er helt fjernet fra kart, noe som må rettes opp. Det mangler tekst om eventuelt arbeid eller undersøkelser som medfører forstyrrelse av vekstsesong, avling eller matjordsplassering ihht graveinstruks skal føre til erstatningsansvar fra tiltakshaver til grunneier, (Ref bestemmelsen §8.1). Han skriver videre at han i mange år har påklaget kommunens forvaltning av området Ragnheimbanen. Området var opprinnelig dyrket mark fram til 1980, og har i alle år etter vært regulert som Idrettsanlegg (o_BIA). På tross av dette har kommunen lagt til rette for at idrettsanlegget benyttes til støyende og støvende anleggsvirksomhet samt kommersiell virksomhet. Eksempelvis brukes pr. august 2024 størstedelen av banen til oppbevaring/lagring av containere fra Westgaard AS. At kommunen, ved en regelstridig bruk av et areal, skal belønne bevisst misbruk med en forsinket reguleringsendring både bryter med folks rettsoppfatning og er sterkt urimelig.

Skatval viser videre til Statsforvalters innspill om at Ragnheimbanen tilbakeføres til LNFR-formål. Her bør landbruksmyndighetene bringes inn for å gi faglige råd om løsning og utforming.

Vegen regulert som o_GS1 er essensiell i jordbruksdriften. Dette gjelder ikke bare kjøring med landbruksmaskiner, vegen er også brukt til nødvendig frakting og hensetting av korncontainere. Siden det er et behov, må kjøring med landbruksmaskiner også tillates for o_GS1 som for o_GS3 og o_GS4. Krav til belysning langs vegen innenfor areal regulert til AVG vil gjøre det umulig å passere uten å kjøre utenom skulder og ut i grøft, åker eller bratt skrent. Det er ikke en tilfredsstillende løsning. Med den beskrevne bruken av AVG vil tap av det som er betegnet som matjord av svært god kvalitet bli markant økt. En bærekraftig og jordvernvennlig løsning på utfordringene ved anlegging av denne gang- og sykkelveg kunne slik vært et makeskifte med Ragnheimbanen ved dennes tilbakeføring til LNFR-status. Frem til mine innvendinger og innspill er gjennomarbeidet og enighet oppnådd må jeg motsette meg at det gjøres tiltak på min eiendom.

Kommunedirektørens kommentar: Plankartet viser fremtidig regulert situasjon. Derfor er vegen som i dag er privat markert med o_ på plankartet. Dette samsvarer også med gjeldende KPA, hvor deler av strekningen er regulert som offentlig vegformål. Denne vegen har eksistert siden (senest) 1950-tallet, hvor den var en del av hovedvegen gjennom Skatval.

Kommunedirektøren merker seg at grunneier stiller seg imot foreslått stenging for bruk av gs-vegen som driftsveg for landbruket. Det er en interessemotsetning mellom effektiv jordbruksdrift og mest mulig trafiksikker veg for myke trafikanter. Planforslaget legger til rette for strategiske krysningspunkt over gang- sykkelvegen som har til hensikt å sikre nødvendig adkomst for landbrukskjøretøy til dyrkajord, og samtidig ivareta sikkerheten for myke trafikanter. Ved o_GS3 og o_GS4 må det tillates noe kjøring, da dette er eneste adkomstveg til Skatvalsvegen 1. Innspillet til AVG og belysning vurderes som ikke relevant, da det er en forutsetning om at kjøring langs o_GS1 ikke tillates. Eventuell erstatning for tapt avling/senskader etter gravearbeider må håndteres privatrettslig, og er et naturlig tema i grunnervvervsprosessen med Nye veier.

Tilbakeføring til LNFR ble vurdert i forbindelse med 1. gangs behandling. Tilbakeføring av regulert gs-veg til LNFR-formål vil gjøre det svært utfordrende å oppfylle målet om å få på plass en hensiktsmessig og trafiksikker sammenhengende trasé for gående og syklende fra Skatval til Stjørdal sentrum. På grunn av utfordrende grunnforhold i området vil det være svært ressurs- og kostnadskrevende å bygge en gang- og sykkelveg som følger dagens E6-

trasé. Skatval har også uttrykt ønske om å dyrke opp/fjerne grusvegen for å bli kvitt barrieren denne skaper for hensiktsmessig drift. Kommunedirektøren vil påpeke at dette vil være i strid med regulert formål i gjeldende KPA. Grunneier foreslår et makeskifte som går ut på å regulere Ragnheimbanen til LNFR-formål og overføre dette arealet til ham som kompensasjon for tapt avlingsveg. Dette forslaget er ikke forenelig med kommunens ønske om å beholde utbyggingsformålet på Ragnheimbanen.

Bane NOR SF, 28.08.24:

NVE Atlas viser flere registrerte kvikkleiresoner i området. Det kan ikke utelukkes at disse kan ha annen utstrekning enn det som vises.

I rapport Rundkjøring Holvegen og gang- og sykkelveg Vollsdaalen-Skatvalkrysset. Geoteknisk vurdering for detaljregulering konkluderes det med at: «Beregninger viser god lokalstabilitet, og det vurderes mulig å gjennomføre prosjektet uten områdestabiliserende tiltak, ved å tilfredsstille sikkerhets krav for K1-tiltak om «ikke forverring». På bakgrunn av det som framkommer av dokumentene i saken, har vi ingen nærmere kommentarer.

Kommunedirektørens kommentar: Tas til etterretning.

Statsforvalteren i Trøndelag 5.09.24:

For å minimere arealbeslaget av dyrka jord, planlegges det for en smal gang- og sykkelveg, noe som er positivt. I forhåndsuttalelsen ba vi om at kryssløsning mellom E6 og Holvegen begrunnes. Det oppgis at ved etablering av kryss i stedet for dagens rundkjøring kan ca. 700 -750 m² tilbakeføres, men at det er ønskelig å beholde dagens løsning. Dette fordi det vil være kostnads- og miljøbesparende ved at man unngår å endre på et anlegg som vil fungere godt når E6 nedklassifiseres til fylkesveg på aktuell strekning. Ut fra potensiell gevinst har vi ikke avgjørende innvendinger til dette.

I forhåndsuttalelsen ba vi videre om at det ble vurdert hvorvidt Ragnheimbanen kunne tilbakeføres til landbruk. I utgangspunktet vurderer vi at dette arealet er bedre egnet til LNFR, alternativt matjord-deponi, fremfor ulike utbyggingsformål. Dette både for å bygge opp under føringer i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging samt for å ivareta landbruks- og kulturlandskapsinteressene i området. Ut fra nasjonale og regionale landbruksinteresser har vi imidlertid ikke avgjørende innvendinger til forslaget - dagens plansituasjon og eksisterende inngrep på arealet tatt i betraktning. Vi vil imidlertid kommentere vurderingene av at et tap av kommunal utbyggingsreserve kunne medført økt utbyggingspress på dyrkajord andre steder. Vi ser at presset muligens kan øke, men vil samtidig signalisere at med de skjerpede føringene for jordvern som nå foreligger, så skal det svært mye til før omdisponering av dyrka jord til utbyggingsformål kan aksepteres.

Bestemmelsene angir ikke fordeling mellom tillatte underformål på Ragnheimbanen. Hele banen kan i teorien dermed tas i bruk til lagerbygning, noe vi antar at ikke er kommunens intensjon. Utnytting: Det er ingen bestemmelser som sikrer en effektiv arealbruk, kun maksimum 50 % BYA og ingen begrensning for overflateparkering. Det kan i teorien bli et svært dårlig utnyttet område.

Driftsveger: Det oppgis at det av hensyn til trafikksikkerhet ikke er ønskelig at landbruksmaskiner kjører på gang- og sykkelvegene. Det er derfor vurdert ulike løsninger for driftsvegene. Planforslaget sikrer etablering av driftsveg over Ragnheimbanen gjennom bestemmelsene. Dette må dermed hensyntas ved framtidig utbygging av området.

Bestemmelsen § 7.1 bør vise til tabell 4 og 5 i T-1442/21 og vise til prosess ved overskridelse (kap. 6) i T-1442 for å sikre kvalitetskravene i retningslinjen for støy.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5.4 og § 4-3, samt med henvisning til retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse (DSB 2010), fremmer statsforvalteren som samfunnssikkerhet og beredskapsmyndighet innsigelse inntil det er tilstrekkelig utredet og avklart gjennom reguleringsplanen hvordan sikkerhet mot skred skal ivaretas for byggeområdet o_KBA. NVE er sektormyndighet på skred og flom, og i denne saken ber vi kommunen rådføre seg med NVE, slik at deres retningslinjer og anbefalinger blir tilstrekkelig hensyntatt i planen.

Kommunedirektørens kommentar: Kommunedirektøren merker seg at statsforvalteren er tydelige i sin anbefaling om tilbakeføring av Ragnheimbanen til LNFR-formål eller matjord-deponi, og samtidig at statsforvalteren ikke har avgjørende innvendinger til forslaget, med hentydning til dagens plansituasjon og eksisterende inngrep på arealet.

Bestemmelser knyttet til utnyttingsgrad (%-BYA) er nå tatt ut av planforslaget. Dette skal håndteres i forbindelse med detaljregulering. Henvisning til tabell 4 og 5 og prosess ved overskridelse (kap. 6) i T-1442 er nå innarbeidet i bestemmelsene.

Innsigelsen knyttet til manglende utredning av sikkerhet mot skred for område o_KBA er kommentert i neste avsnitt.

Innsigelser

Statsforvalteren i Trøndelag fremmet innsigelse til planforslaget med bakgrunn i at byggeområdet o_KBA ikke var tilstrekkelig utredet mht. skred gjennom reguleringsplanen.

Det er gjort endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelsen fra statsforvalteren. Siden Stjørdal kommune ikke har konkrete planer for Ragnheimbanen på nåværende tidspunkt, er det svært utfordrende å gjennomføre en skredfaglig vurdering som tilfredsstillende kravene i NVEs veileder. I dag kjenner en ikke til dimensjonene og plassering av eventuelle fremtidige bygg, og det er dermed vanskelig å gjøre detaljerte geotekniske vurderinger. Siden kommunen ønsker at Ragnheimbanen som del av dette planarbeidet blir regulert til formål for tjenesteyting for å rydde opp i gjeldende plansituasjon, foreslo kommunen at plantypen gjøres om til områderegulering med krav om ny detaljregulering for område o_KBA. Dermed kan utredning av skredfarens forskyves til neste plannivå. Tiltakshaver Nye veier AS aksepterte denne løsningen forutsatt at dette løser innsigelsen fra statsforvalteren, og at veganleggene blir ferdig detaljregulert som en del av dette planforslaget.

Innsigelsen fra statsforvalteren ble bekreftet trukket i brev til Stjørdal kommune datert 29.10.2024 og kommunestyret kan gjøre endelig planvedtak.

Lovhjemler

I henhold til Plan- og bygningslovens § 12-12, legges saken frem for kommunestyret til vedtak.

Vurdering:

Gang-/sykkelveg, dagens status og historisk tilbakeblikk:

Øvre/vestre del av gs-vegen er allerede regulert til gs-veg i gjeldende planer, men sikres en oppgradering gjennom denne reguleringsplanen. Nedre/østre del av gs-vegen er i gjeldende reguleringsplan regulert til offentlig kjøreveg som adkomst til skole og idrettsanlegg, og er avsatt som fremtidig gs-veg i KPA. Veggen brukes i dag både som driftsveg for landbruk og som gang- og sykkelveg, og utgjør også skolevegen for barn bosatt i området Holan/Voll.

Dette er en gammel veg, som tidligere utgjorde hovedtraséen for trafikk gjennom Skatval, som illustrert av flyfoto fra 1955 under til venstre, ved siden av flyfoto fra 2022. I samme tid som bilbruken økte blant den norske befolkning i løpet av 1960-tallet, ble også ny veg bygd, som kan ses ferdigstilt på flyfoto fra 1976 under.



Flyfoto fra 2022, 1964, og 1976.

Hensynet til landbruk:

Planforslaget gir noe virkning for nasjonale jordvernmål og medfører driftsmessige ulemper for grunneiere som berøres av planarbeidet, hovedsakelig grunneier ved gnr./bnr. 41/1,14, Jo Bjørn Skatval.

Både Jo Bjørn Skatval og Statsforvalteren i Trøndelag har påpekt i sine høringsuttalelser at tilbakeføring av utbyggingsformål på Ragnheimbanen til LNFR-formål må vurderes.

Kommunen vurderte dette i forbindelse med 1. gangs behandling av planforslaget. Stjørdal

kommune ønsker å beholde Ragnheimbanen som del av fremtidig utbyggingsreserve, da det er utfordrende å erverve nye arealer når kommunen får utbyggingsbehov. Det legges også vekt på at området i lengre tider har vært tatt i bruk til andre formål enn jordbruk. På den andre siden vil det være gunstig av hensyn til nasjonale jordverninteresser å dyrke opp arealet. Dette ville også bidratt til å komme ønskene til Jo Bjørn Skatval mer i møte. Gang- og sykkelvegen vurderes som viktig og bør ikke tilbakeføres til landbruk, uavhengig av Ragnheimbanen.

Rundkjøring er noe mer arealkrevende enn vanlig firearmet kryss, og en kunne dermed oppnådd noe besparelse av tap av dyrkajord om en hadde valgt å fjerne eksisterende rundkjøring og etablere firearmet kryss, som regulert i gjeldende plan. Dette ble også vurdert i saksfremlegget til 1. gangs behandling. Kommunen har ikke mottatt innvendinger på denne vurderingen i løpet av høringen.

De største driftsmessige ulempene for berørt grunneier, er at planen legger opp til at gs-vegen stenges for kjøring med landbruksmaskiner av hensyn til sikkerheten for gående og syklende. Dette gjelder på strekningen regulert som o_GS1, og ikke på o_GS3 og o_GS4, der bestemmelsene gir en åpning for noe nødvendig motorferdsel. Behovet for kryssing over gs-vegen med landbruksmaskiner er ivaretatt med avkjørselspiler og er basert på tilbakemeldinger fra berørte grunneiere i møte mellom Nye veier og grunneierne den 2.08.2024. Det er klart at en slik stenging for landbrukstrafikk vil medføre ulemper for Jo Bjørn Skatval, og grunneier ved gnr./bnr. 25/2,3 som driver en liten jordteig mellom Hølelva og Ragnheimbanen. Disse ulempene innebærer at det vil bli lengre kjøreavstand i forbindelse med drift av berørte arealer med dyrkamark. Skatval vil også måtte finne annet egnet areal til hensetting av korncontainere, og dette kan være en utfordring mtp henting av korncontainere.

Konsekvensen av å ikke vedta planforslaget med trasé for myke trafikanter er at rekkefølgekravet i E6-planen og kommunestyrets vedtak i sak PS 33/2023 «Trafikksikker forbindelse for gående og syklende på strekningen Vollsdalen - Skatvalskrysset» ikke blir fulgt opp. Dette kan føre til at Nye veier blir nødt til å søke om dispensasjon fra rekkefølgekravet i E6-planen, eller at planene om trafikksikker forbindelse blir lagt på is.

Vurderinger av flom og erosjon:

Det er gjort nøyere vurderinger av flom- og erosjonsfare i løpet av høringsperioden. Konklusjonen fra vedlagt rapport er at kulverten under Holvegen ikke har tilstrekkelig kapasitet og fører til oppstuvning. Dette demper flommen nedstrøms ved rundkjøringen og jernbanen. Dersom kulverten oppgraderes så vil avrenning nedstrøms øke og kunne gi flomproblematikk ved rundkjøringen og jernbanen. Derfor er det ikke ønskelig å dimensjonere opp kulverten.

Basert på hydrauliske beregninger og geotekniske vurderinger, så er det avdekket behov for erosjonssikring i Hølelva oppstrøms Holvegen ved gang- og sykkelvegen. Det presiseres at flom- og erosjonsforholdene som er beregnet gjelder for eksisterende situasjon. Utbygging av GS-veg mellom Holvegen og Skatvalkrysset vil ikke påvirke denne situasjonen.

Nye veier kalte inn NVE og Stjørdal kommune til møte den 12.09.2024 for å diskutere funnene i rapporten. NVE var enig i at det er fornuftig å ikke gjøre endringer på kulverten under Holvegen.

Det er etter høring lagt inn en ny rekkefølgebestemmelse om at det skal gjennomføres erosjonssikring i Hølelva oppstrøms Holvegen ved gang- og sykkelvegen, som beskrevet i rapport «GS-veg Holvegen - Skatvalkrysset, Vurdering av flom- og erosjonsfare».

Hensynet til naturverdier:

Tiltakshaver har i løpet av høringsperioden gjort nøyere vurderinger av naturmangfoldet, og med bakgrunn i funn av de rødlistede artene lind, alm og ask, lagt inn en hensynssone for bevaring av natur som overlapper med sørøstre hjørne av o_KBA. Dette må hensyntas i detaljreguleringen av o_KBA.

Samlet vurdering:

Det foreligger interesse motsetning mellom hensynet til landbruk og ønsket om gang- / sykkelveg samt videre bruk av området Ragnheimbanen til tjenesteyting. Målet om å regulere en bedre og tryggere gs-veg samt beholde utbyggingsformålet på Ragnheimbanen er vektlagt i vurderingen i sluttbehandling og forslag til vedtak i saken.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler kommunedirektøren at planforslaget områderegulering for 5035 Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset vedtas.



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	126/24	19.06.2024

5035 - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, med plan-ID 5035, ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10.

PS 126/2024 5035 - Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, behandling før høring og utlegging til offentlig ettersyn

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 126/2024 i møte den 19.06.2024:

Avstemning:

Innstilling:

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, med plan-ID 5035, ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10.

For forslaget stemte 11: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Jon Helge Gresseth (H), Annette T. Jensen (KrF), Johannes Fagervold (R), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp)

Dermed er innstillingen vedtatt.

Stjørdal kommune legger detaljreguleringsplan for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalkrysset, med plan-ID 5035, ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven § 12-10.

Vedlegg

- 1 3053_Planbeskrivelse_1.gang
- 2 5035_Plankart_1.gang
- 3 3035_Planbestemmelser_1.gang
- 4 Vedlegg 1 - Referat fra oppstartsmøte 26.10.2023
- 5 Vedlegg 2 - Innspills behandling, med innkomne innspill
- 6 Vedlegg 3 - Varselbrev
- 7 Vedlegg 4 - Risiko- og sårbarhetsanalyse 30.05.2024
- 8 Vedlegg 5 - Geoteknisk vurdering for detaljregulering
- 9 Vedlegg 6 - Datarapport fra grunnundersøkelser
- 10 Vedlegg 7 - C-tegninger
- 11 Vedlegg 8 - F-tegninger
- 12 Vedlegg 9 - D-tegning
- 13 Vedlegg 10 - Referat Møte med grunneiere
- 14 Vedlegg 11 - Vollselsva foreløpige resultater

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

3-051 A - Detaljreguleringsplan for Holvegen

3-053 B - E6 Kvithammer - Åsen, parsell Stjørdal kommune

Saksopplysninger:

BAKGRUNN

På vegne av Nye Veier har konsulent Rambøll utarbeidet et planforslag i forbindelse med detaljregulering for rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalkrysset.

Som en del av vedtatt reguleringsplan for E6 Kvithammar - Åsen i Stjørdal kommune inngår et rekkefølgekrav som pålegger bygging av ny gang- og sykkelveg mellom Holvegen og Skatvalkrysset. Dette planforslaget omfatter strekningen fra Holvegen til Skatvalkrysset der Nye Veier skal etablere ny gang- og sykkelveg før ny E6 åpner. I tillegg omfatter planforslaget dagens rundkjøring mellom E6 og Holvegen. Kommunal grunn - Ragnheimbanen er inkludert i planforslaget for å sikre areal til midlertidig anleggsområde.

Når ny E6 Kvithammar - Åsen er ferdig utbygd, vil dagens E6 bli nedklassifisert til fylkesveg.

Tidligere politisk vedtak som berører saken (saksnr. 2023/217-3):

Kommunestyret, sak PS 33/2023 «Trafikksikker forbindelse for gående og syklende på strekningen Vollsdalen - Skatvalskrysset»:

Kommunedirektøren tilrår å gå videre med trafikksikker forbindelse i turveistandard fra Vollsdalen til krysset Holvegen/Vollshaugvegen (alternativ 2B).

Det søkes midler til prosjektet gjennom tilgjengelige tilskuddsordninger. Det forutsettes at strekningen mellom krysset Holvegen/Vollshaugvegen og Skatvalsvegen opparbeides av Nye Veger i forbindelse med utbygging av E6 Kvihammar-Åsen.

PLANOMRÅDET

Planområdet befinner seg ved Voll på Skatval, øst for E6/Skatvalskrysset.

Planforslaget vil bygge opp under dagens arealbruk, med rundkjøring og forbindelse for gående og syklende via eksisterende gangveg/driftsveg for landbruket. Den kommunale eiendommen Ragnheimbanen benyttes i dag delvis av Trøndelag fylkeskommune/Ole Vig VGS maskinføreropplæring, og Hæhre i forbindelse med E6-bygging.

Holelva renner gjennom sørlig del av planområdet fra øst mot vest.

PLANSTATUS

I kommuneplanens arealdel (KPA) er mesteparten av planområdet regulert som LNFR-areal. Ragnheimbanen er avsatt som boligformål og idrettsanlegg.

I foreløpig utkast til nytt KPA-forslag er Ragnheimbanen avsatt som offentlig tjenesteyting.

Det ligger tre vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet, der det er regulert både for skole, mindre fotballbane, parkeringsareal, boliger og jordbruksareal.

Reguleringsplanen fra 1980 er utdatert og vil ikke bli realisert. Planen fra 1978 (3-002) regulerer et landbruksareal mellom gang- og sykkelvegen og E6. Landbruksformålet videreføres i reguleringsplanen.

Planforslaget vil erstatte deler av gjeldende plan: 3-051 A - Holvegen, mindre endring, første gang vedtatt 10.09.2020, sist revidert 7.02.2024. I gjeldende plan er det regulert firearmet kryss der Holvegen møter E6. Kommunal eiendom «Ragnheimbanen» er i planen regulert delvis som skole og delvis som idrettsanlegg. Planen regulerer også en midlertidig kjøre-/anleggsvei i forbindelse med E6-utbyggingen som skal tilbakeføres til landbruk når anleggsarbeidet er ferdig. Rundkjøringen på dagens E6, adkomst til Ragnheimbanen, og gruset gangveg til Vollshaugvegen er også midlertidige tiltak som reguleringsplanen fra 2020 la til rette for, men som egentlig skulle tilbakeføres etter endt anleggsperiode.

I plan 3-002 A fra 1980 er gang- og sykkelvegen regulert til kjøreveg fram til skole/ idrettsanlegg og derfra regulert til gang- og sykkelveg videre opp til kulverten.

PLANFORSLAGET

Nå foreslås å regulere eksisterende kjøre/gang- og sykkelveg fra Holvegen helt fram til Skatvalskrysset til en offentlig gang- og sykkelveg, med krav til fast dekke og vegbelysning for å sikre trygg ferdsel for gående og syklende. Målet er å sikre god fremkommelighet for fotgjengere og syklister, samt å skape en opplevelse av trygghet og trafikksikkerhet. Tiltaket gir et permanent ferdselstilbud langs Holvegen som skal være attraktivt gjennom hele året.

De midlertidige tiltakene fra reguleringsplanen 3-051 A Holvegen reguleres til permanente løsninger. Dagens kjørebane og rundkjøring beholdes, og det vil ikke bli foretatt noen vesentlige endringer på kjørebanen.

Ragnheimbanen reguleres til kombinert formål: tjenesteyting, idrettsanlegg og næring i tråd med tidlige signaler fra Stjørdal kommune.

PLANPROSESS

Formelt oppstartsmøte ble avholdt den 26.10.2023.

Det har vært dialog mellom tiltakshaver og Stjørdal kommune bl.a. angående hvordan Ragnheimbanen skal reguleres i planforslaget. Kommunal plandialog har blitt brukt for å kartlegge ulike hensyn i spørsmålet om hva Ragnheimbanen skal brukes til i fremtiden.

Tiltakshaver varslet oppstart av planarbeidet til berørte parter og høringsinstanser i brev den 16.01.2024 og kunngjorde det i Stjørdals-Nytt samme dag. Det kom inn totalt 10 innspill, hvorav 2 var fra privatpersoner.

Grunneiermøte ble holdt etter varsel om oppstart.

Nye veier AS har bedt Stjørdal kommune om å prioritere behandling av denne plansaken slik at Nye Veier kan holde sin fremdriftsplan og sørge for at tiltakene i planen kan gjennomføres mens anleggsriggen fortsatt er i området. Det har vært et mål å få planforslaget ut på høring før sommerferien.

Vurdering:

FUNKSJON OG UTFORMING

Gangveg

Planforslaget omfatter en 2,5 meter bred gang- og sykkelveg, pluss grusskulder på 0,25 meter på hver side (se figur 17). Det er ønskelig med en smal gang- og sykkelveg med åpen drenering i henhold til håndbøkene for å minimere arealbeslag av dyrka mark. Gang- og sykkelvegen skal få fast dekke og belysning.

Den midlertidige gangvegen langs Holvegen skal også opparbeides med fast dekke og belysning, og gjøres permanent. Gang- og sykkelvegen er lagt på vestsiden av Holvegen for å kunne koble seg på videre turveg til Vollsdalen. Krysningen over Holvegen er lagt der hvor det er mulig å sette opp ekstra belysning ved behov, som vil gi økt trafiksikkerhet og tryggere skoleveg for barn og ungdom.

Lengst nord i planområdet avsluttes opparbeidelse av ny gang- og sykkelveg like sør for dagens kulvert under E6. Gang- og sykkelvegen er her regulert for å sikre offentlig ferdsel. Deretter vil traséen gå i eksisterende kulvert under dagens E6, og kobler seg på eksisterende gang- og sykkelvegnett inn til Skatval sentrum. Dagens kulvert under E6 holder ikke veldig god standard i forhold til dagens krav, men er i god nok stand. Det vurderes at ombygging av kulverten vil være for kostnadskrevenende til at dette er gjennomførbart.

Rundkjøring

Rundkjøringen på eksisterende E6 er dimensjonert etter krav fra Statens vegvesens håndbok N100 (Statens vegvesen, 2023). Argumentene for å beholde rundkjøringen er at dette vil være kostnads- og miljøbesparende ved at man unngår å endre på et anlegg som vil fungere godt når E6 nedklassifiseres til fylkesveg på aktuelt strekke. Rundkjøringen er ikke dimensjonert som varig løsning for E6, men vil ha god standard som permanent løsning

på fremtidig fylkesveg med forventet lavere fremtidig trafikkmengde. Rundkjøringen fungerer også som et fartsreducerende tiltak på en tidligere ulykkes utsatt strekning.

Tidligere trafikkberegninger viser at ÅDT i 2026 (ved ferdig utbygd E6 Kvithammar - Åsen vil være på ca. 3000. Dagens ÅDT er anslått å være 9000. Holvegen, som i dag brukes til anleggstrafikk, vil også kun få lokaltrafikk når ny E6 er ferdig. Dette vil gi økt trafiksikkerhet for fotgjengere og syklister i Holvegen.

Ragnheimbanen

Regulert og opparbeidet midlertidig innkjøring til Ragnheimbanen tilrettelegges som permanent avkjørsel med fast dekke og belysning. Innkjøringen vil bli brukt som innkjøringsveg til driftsvegene for jordbruksarealene og arealet regulert til kombinert formål.

Arealet kan benyttes til undervisning, helsebygg, institusjoner, kulturformidling, lagerbygning, idrettsanlegg, innendørs treningsanlegg eller tilsvarende aktivitetstilbud. Det kombinerte formålet gjenspeiler dagens bruk av arealet og legger til rette for virksomheter som ikke er besøksintensive eller bør ligge nært kollektivknutepunkt eller sentrum.

Næringsavdelingen i Stjørdal kommune har gitt tilbakemelding om at man ønsker at det åpnes for næringsformål i bredere forstand på Ragnheimbanen enn det planforslaget nå legger opp til. Med bakgrunn i vurderinger gjort i KPA-arbeidet og behovet for å beholde et av kommunens få tilgjengelige tomtereserver, vurderer kommunedirektøren at det ikke skal åpnes for næringsformål i bredere forstand enn det som nå er ramset opp i bestemmelsen for formålet.

Formål og bestemmelser for kombinert formål er basert på et ønske om en viss fleksibilitet mht. hva arealet kan brukes til, inntil kommunen har et mer konkret fremtidig utbyggingsbehov. Bestemmelsens begrensninger mht. tillatt utnyttingsgrad og byggehøyder er satt for å sikre at ved mer omfattende prosjekter skal det bli behov for en planendring for å bedre tilpasse til og utrede for ønsket formål.

ENERGI, VANN OG AVLØP

Energi

Tiltaket medfører behov for strøm til belysning, Tensio TN har gitt tilbakemelding om at eksisterende strømforsyning sannsynligvis ikke er tilpasset et eventuelt nytt behov. Planforslaget åpner for at tekniske installasjoner kan plasseres innenfor areal avsatt som annen vegggrunn.

Vann og avløp

Planen legger i utgangspunktet opp til åpne grøfter langs gang-/sykkelvegen, og det vil dermed ikke være behov for overvannsledninger i særlig omfang. Planen vil for øvrig ikke omfatte vann- og avløpsledninger, med mindre det skal oppføres mer omfattende bebyggelse på Ragnheimbanen. Prosjektering av dette skal i tilfelle løses i forbindelse med byggesak.

Eksisterende rør under Holvegen er noe underdimensjonert med tanke på flom. Tiltakshaver har vurdert at det er en akseptabel situasjon med risiko for oversvømmelse av kjøreveg og gang-/sykkelveg. Eksisterende rør vil kunne ha en noe fordrøyende effekt. En eventuell utskiftning med større rørdiameter vil kunne medføre flomproblemer nedstrøms Holvegen, som kan påvirke bl.a. eksisterende E6 og jernbane.

RISIKO OG SÅRBARHET

Planområdet ligger innenfor kvikkleiresone 2098 Skatvalshaugen og 604 Flæten.

Vedlagte ROS-analyse peker på 8 aktuelle hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen. Ingen av de identifiserte hendelsene havner i mest alvorlige konsekvenskategori (rød), fem av dem havner i middels (oransje) konsekvenskategori:

- masseras/skred
- elveflom
- fremtidige klimaendringer
- støy og støv fra trafikk, inkl. anleggsfasen
- ulykke ved anleggsgjennomføring.

De to siste temaene håndteres gjennom krav om plan for anleggsfasen. Risikoen for elveflom vurderes som akseptabelt i området. Masseras/skred er nøye kartlagt i området fra før og det er i tillegg gjort nye vurderinger i dette planarbeidet, det vises til vedlegg 5 geoteknisk vurdering. Planbeskrivelsen redegjør for at erosjonsforholdene langs Holelva er undersøkt ved befarings av geotekniker. Det er vurdert at det ikke er behov for erosjonsforebyggende tiltak.

VERN OG BEVARING

Naturmangfold

Viktige naturverdier i planområdet er Holelva med tilhørende kantvegetasjon og ravinedaler, samt store eiketrær som er regulert med symbol for bevaring.

Holelva beskrives som livsnerven for ferskvannsrørret i Vollseltvassdraget i vedlegg 11 - Foreløpige resultater (Sjursen, A. & Kjærstad, G., 2024). I notatet konkluderes det med at det ikke er vandringshindre for fisk på den berørte strekningen av elva.

Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt jf. naturmangoldloven § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10 om samlet belastning kommer ikke til anvendelse.

Etter naturmangfoldloven og forskrift om fremmede organismer er det krav til aktsomhet for å unngå spredning av fremmede arter, og unngå skade på biologisk mangfold. Håndtering av eksisterende vegetasjon og beplantning, og fremmedarter skal redegjøres for i plan for bygg- og anleggsperiode.

Jordvern, landbrukshensyn

Av hensyn til trafiksikkerhet er det ikke ønskelig at landbruksmaskiner kjører på gang- og sykkelvegene. Det er derfor vurdert ulike løsninger for driftsveger. Planforslaget sikrer



etablering av driftsveg over Ragnheimbanen gjennom bestemmelsene. Dette vil gi tilgang til jordbruksarealene.

For å minimere arealbeslaget av dyrka jord, planlegges det for en smal gang- og sykkelveg, på 2,5 meter + skulder.

Det er sett på arealbruk knyttet til rundkjøring i forhold til et vanlig kryss. Ved etablering av kryss i stedet for dagens rundkjøring kan ca. 700-750 m² tilbakeføres til jordbruk (se figur 21 og tabell 2 i vedlagt planbeskrivelse).

Både nabo/grunneier Jo Bjørn Skatval og Statsforvalteren i Trøndelag har kommet med innspill om å tilbakeføre areal til dyrkajord/LNFR-areal. Dette gjelder både tilbakeføring av rundkjøring til vegkryss og tilbakeføring av Ragnheimbanen til dyrkamark/LNFR. Vurdering er gitt under overskriften «Vurdering av innkomne merknader» lenger ned i dokumentet.

Kulturminner

Det er ikke kjent at det fins kulturminneregistreringer i området. Tiltakene i planområdet er allerede utbygd. Fylkeskommunen vurderer at det ikke er behov for videre undersøkelser. Den generelle aktsomhets- og meldeplikten er nevnt i reguleringsbestemmelsene.

KLIMA, HELSE og MILJØ

Klima

Bygging av gs-veg med fast dekke vil føre til flere harde overflater som kan bidra til å øke overvannsproblematikk.

Ved å beholde eksisterende rundkjøring som permanent løsning unngår man ekstra utslipp forbundet med å tilbakeføre til firearmet kryss. Samtidig vil det da bli et punkt på vegen hvor biler må bremse før rundkjøring og akselerere på nytt etter rundkjøring fremfor å holde jevn fart. Dette bidrar til mindre miljøvennlig kjøring, men vil på den positive siden fungere som et fartsreducerende tiltak i et område hvor fartsgrensen før rundkjøringen ofte ble overskredet.

Folkehelse, friluftsliv, barn og unges interesser

Gang- og sykkelvegen bidrar til å skape et mer sammenhengende nettverk for fotgjengere og syklister. Tiltaket sikrer tilgjengelighet til Skatval sentrum og rekreasjonsområder. Gang- og sykkelvegen gir et attraktivt og trygt tilbud for gående og syklende til skoler, uteområder, offentlige og private tjenester og kollektivholdeplasser. Når ny E6 er ferdig utbygd og dagens E6 gjennom Vollsdalen blir en fylkesveg med mindre trafikk enn i dagens situasjon, forventes det at en del syklister, f.eks. arbeidspendlere eller mosjonssyklister, i større grad vil benytte fylkesvegen til å sykle på.

Universell utforming

Stigningsforholdet på planlagt gang- og sykkelveg varierer stort sett mellom ca. 3 % og 6 % stigning, men er opp mot 8 % på kortere del av strekning. På grunn av naturgitte og geotekniske forhold er det krevende å få mindre stigning på gang- og sykkelvegen. Stigningen er innenfor kravet i vegnormalen N100. Traséen skal ha fast underlag og belysning langs vege og ved fotgjengerovergang etter gjeldende krav.

Støy

Det vurderes at støy ikke er en utfordring i planområdet. Tiltaket vil ikke øke støynivået i permanent fase og da har ikke prosjektet krav om å tilby avbøtende støytiltak.

Forurensning

Det er ikke registrert forurenset grunn i planområde.

VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

Tiltakshaver har utarbeidet et eget vedlegg for oppsummering av forhåndsinnspill med vurderinger og kommentarer, det vises til vedlegg 2.

Planforslagets konsekvenser for matjord påpekes av nabo/grunneier Jo Bjørn Skatval og statsforvalteren i Trøndelag. Det er potensial for å begrense tapet av dyrkajord i planen. Det nevnes både tilbakeføring av gs-vegen og Ragnheimbanen til dyrkajord/LNFR-areal og tilbakeføring av rundkjøringen til kryssløsning. Dette vil i så fall medføre andre konsekvenser. Det vil være vesentlige kostnader med å bygge om eksisterende rundkjøring og det vil kreve nye ressurser. Rundkjøringen slik den er vil være godt tilpasset fremtidig situasjon og fungere som et fartsreducerende tiltak.

Tap av kommunal utbyggingsreserve - Ragnheimbanen kan medføre økt utbyggingspress på dyrkajord andre steder. Det vil også kreve en vesentlig innsats for å gjøre området dyrkbart igjen etter lengre tid med annen bruk. Ragnheimbanen har ikke vært dyrket på mange tiår, som kan ses av historiske flyfoto. I dag har Ole Vig fortsatt bruk for arealet til opplæring.

Fylkeskommunen som vegeier og Statens vegvesen har uttalt at de ikke vil ha sterke innvendinger mot å beholde rundkjøringen som i dag.

Jo Bjørn Skatval viser til at han i årevis har «hatt en forsøksvis dialog med Stjørdal kommune for å bidra til en felles løsning for å øke forståelse for jordvern og dyrkningsforholdene i det aktuelle området.» Han ønsker at kommunen finner en annen trasé for trygg forbindelse for gående og syklende mellom Skatvalskrysset og Vollshaugvegen, slik at den aktuelle gangvegen/driftsvegen kan fjernes og dyrkes opp til landbruksformål.

Tidligere planarbeid i området har avdekket at det er spesielt vanskelige grunnforhold med mye marine avsetninger og kvikkleire i området. Av den grunn er gs-veg langsmed dagens E6 forkastet som løsning, da dette alternativet mest sannsynlig har den høyeste reelle totalkostnad og prosjektrisiko. Dermed har man valgt å se på en trasé for gående og syklende som benytter dagens ferdssårer på østsiden av E6. Det er lagt vekt på å begrense behovet for omdisponering av dyrkajord.

KONSEKVENsutredning (KU)

Planforslaget er vurdert iht. plan- og bygningsloven § 4-2 med tilhørende forskrift om konsekvensutredning. Tiltaket faller ikke inn under forskriftens oppfangskriterier og skal derfor ikke konsekvensutredes.

KONKLUSJON

Planforslaget følger opp intensjonen med planarbeidet på en god måte. Avvik med overordnet kommuneplan og gjeldende reguleringsplan er godt begrunnet.

Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Kommunedirektøren at planforslaget detaljregulering for Rundkjøring og gang- og sykkelveg Holvegen - Skatvalskrysset, plan-ID 5035, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.